

ПОРЯДОК ЗАПОЛНЕНИЯ МАРШРУТА МАШИНИСТА

(Выдержка из «Инструкции для заполнения маршрута машиниста при интегрированной обработке на ЭВМ», утвержденной приказом от 17.04.2003 № 106-Ц)

Вступление

Учетная форма ТУЗ-ИСЦ маршрута машиниста (далее ММ) вводится в действие в условиях эксплуатации в депо “Автоматизированной системы управления эксплуатационной работой тяговым подвижным составом и локомотивными бригадами” (АСУ ЛОКБРИГ) или эксплуатации на железной дороге автоматизированной системы по интегрированной обработке маршрута машиниста (ИОММ).

Форма ТУЗ-ИСЦ является универсальной, ее реквизитный состав обеспечивает отражение всех видов работ с подвижным составом и локомотивными бригадами. Структура учетной формы отвечает всем необходимым требованиям для использования ММ в условиях электронного документооборота.

ММ состоит из 9 разделов, каждый из которых заполняется ответственными должностными лицами (вручную или с помощью автоматизированной системы АСУ ЛОКБРИГ). Разделы максимально минимизированы, удобны при заполнении, обеспечивающие связь с другими учетными формами (настольный журнал основного депо формы ТУ-1, оборотного депо формы ТУ-2, технического состояния локомотива формы ТУ-152, журнал прохода КП формы ДЭУ-2 и другими) и исключают дублирование данных.

Форма ТУЗ-ИСЦ маршрута машиниста обеспечивает полную информационную поддержку действующих на железных дорогах систем ИОММ и вводится взамен форм ТУ-ЗВЦЭ, ТУ-ЗаВЦЭ, ТЭУ-2ВЦЭ.

1. Общие положения

1.1. Маршрут машиниста является основным документом для расчета и учета эксплуатационной работы локомотивов (ТПС), расхода горюче-смазочных материалов и электроэнергии, рабочего времени и заработной платы локомотивных бригад.

1.2. ММ выдается локомотивной бригаде для выполнения работ на электровозах, тепловозах и паровозах как в голове поезда, в одиночном следовании, двойной тяге и в подталкивании, при работе электропоездов, дизель-поездов и автомотрис, так и при смешанной маневровой работе с передаточно-вывозными поездами.

1.3. При выполнении экипировочных работ, а также при выполнении других работ на локомотиве (участие в промышленном обслуживании паровозов, комиссионном осмотре локомотивов, дизель-поездов и МВПС)

маршрут не выдается. Такая работа оформляется нарядом на сдельные работы или по табелю учета занятости локомотивных бригад.

1.4. При сменном обслуживании локомотивов бригаде выдается два маршрута:

- один к пункту смены бригады при поездке "ТУДА";
- второй для возвращения "НАЗАД".

1.5. При работе локомотивов и секций по системе многих единиц с обслуживанием их одной локомотивной бригадой заполняется один маршрут.

1.6. При работе в пригородном движении, маневровой, вывозной, передаточной и других видах сменной работы выдается отдельный маршрут на каждую смену.

1.7. Временные показатели записывают в часах и минутах, незначащие нули в часах и минутах проставляются следующим образом: 0 час. 30 мин. (030), 5 час. 00 мин. (500), полночь означают 24 час. 00 мин. (2400)

1.8. Каждый маршрут машиниста должен иметь порядковый номер. Нумерация ММ в АСУ ЛОКБРИГ ведется автоматически. При обработке ММ в других автоматизированных системах, в том числе в ИОММ – ведется в группе учета ТЧУ.

2. Порядок заполнения маршрута машиниста ТУЗ-ИСЦ

Раздел 1. Ведомость о ТПС и составе локомотивной бригады

Данный раздел заполняется на рабочем месте нарядчика или дежурного по депо (основному или оборотному).

При смене локомотивных бригад на станционных путях в некоторых случаях графы: серия, номер локомотива, железная дорога, депо приписки заполняет машинист на основании журнала технического состояния локомотива формы ТУ-152.

При работе на локомотиве четвертого лица его фамилия и инициалы, табельный номер проставляется в разделе 6 - "Примечания".

При замене состава локомотивной бригады ММ составляется заново на работу бригады в новом составе. Тот кто подменяет замененное лицо локомотивной бригады, должен иметь при себе два ММ:

- один заполнен на чистое следование пассажиром (если оно было);
- второй - на продолжение работы локомотивной бригадой в новом составе.

У замененного лица локомотивной бригады - остается ММ с предыдущим составом бригады, а в случае следования его пассажиром – открывается новый маршрут.

При автоматизации работы дежурного по депо - этот раздел автоматически формируется и заносится в ЭММ.

При работе электропоездов, дизель-поездов в графе "номер локомотива" с кодом секции и железной дороги, депо приписки (графа 4) при работе стандартных сцепов (из двух, пяти, шести секций) с установленной нумерацией вагонов в секциях поезда, код секции проставляется с признаком "00" (двумя

нулями). Если в сцепе имеются секции, которые составлены из вагонов различных секций или секций от других поездов МВПС (дизель-поездов) - проставляется номер любого моторного вагона МВПС - 02 или 04, а у дизель - поездов - 01 или 03.

Раздел 2. Следование локомотивной бригады пассажиром в вагоне пассажирского поезда

Этот раздел заполняет дежурный по станции отправления поезда при условии заполнения раздела 1 ММ. Прописью записывает название станции отправления и назначения при следовании – в строке “ТУДА”, а при отправке бригады в депо приписки - в графе – в строке “ОБРАТНО”.

Заполненный в соответствии с указанными требованиями маршрут при наличии подписей дежурных по станции и депо является проездным документом и предъявляется в случае проверки ревизору-контролеру вместе со служебным удостоверением.

Маршрут, выданный бригаде при следовании пассажирами для приемки локомотива, используется для отражения дальнейшей их работы. В случае когда бригада после сдачи локомотива возвращается в депо приписки пассажиром, время отправления и прибытия локомотивной бригады обязательно должен входить в промежуток времени от явки на работу до начала приемки локомотива или в промежуток времени от сдачи локомотива до конца работы.

При засылке локомотивной бригады с отдыхом в оборотном депо отдельно заполняется ММ на "чистое" следование пассажиром с указанием кода тяги и движения, который будет осуществлен.

При следовании бригады пассажиром обязательно записывается номер приказа ДНЦ или ТНЦ на это следование, номер пассажирского поезда, а при следовании в кабине локомотива указываются его серия, номер локомотива и поезда.

Раздел 3. Ведомость о рабочем времени локомотива и локомотивной бригады

Этот раздел заполняется нарядчиком или дежурным по депо. При смене локомотивной бригады на станционных путях - частично машинистом.

"Время приема локомотива" (графа 2) всегда должно быть больше времени явки (графа 1) на величину установленной нормы накладного времени. При отклонении от нормы в разделе 6 - "Примечания" указываются причины.

На чисто выделенную маневровую работу на станциях накладное время может отсутствовать. Если на станциях локомотивная бригада не проходит медосмотр, ее смена выполняется на станционных путях.

"Время сдачи локомотива предыдущей бригадой по ТУ-152" (графа 3), а также число, месяц и время проследования станции, КП предыдущей бригадой

(графы 8, 9) принимающая локомотивная бригада заносит в свой ММ из журнала технического состояния локомотива формы ТУ-152.

При одновременной смене локомотивных бригад на станционных путях "Время приемки локомотива" (графа 2) равнозначно "Времени сдачи локомотива предыдущей бригадой по ТУ-152" (графа 3) при условии, что технологическое накладное время отсутствует (нулевое) и время приема равно времени сдачи локомотива.

Если у ММ принимающей локомотивной бригады время (в графах 3 и 9) равнозначное, то это говорит, что смена предыдущей локомотивной бригады проходила на станционных путях. В случае, когда в графе 3 превышает время графы 9 на величину накладного времени, то смена бригады проходила на деповских путях с заходом в депо через КП. В данном случае в следующем маршруте обязательно должно указываться время выхода из депо через КП.

Предыдущая бригада обязана перенести из своего ММ в бортовой журнал локомотива формы ТУ-152 дату и время сдачи локомотива, название станции, показания величины топлива, масла (в литрах), главных электросчетчиков, а также отопление, рекуперацию на всех секциях в единицах. При функционировании АСУ ЛОКБРИГ эти данные будут автоматически переноситься в ЭММ.

При заходе или выходе из депо (графа 4, 5) "Проследование КП депо" указывается фактическое время проследования локомотива через контрольный пост. Эти графы с отметкой в своем журнале формы ДЭУ-2 заполняет дежурный по КП. В случае его отсутствия необходимо руководствоваться местонахождением границы межстанционными и деповскими путями. Эти данные заполняет машинист по фактическому прослеживанию КП.

Последовательность проследования КП депо должно иметь соответствующее отражение в ММ. Каждой операции выхода из депо локомотива должна быть операция заезда в том же или предыдущем ММ. В случаях когда у ММ предыдущей бригады был заход в депо, то в следующем ММ обязательно должен быть выход из депо. Разница во времени между заходом в депо и выходом определяет простой локомотива на деповских путях. Отсутствие показаний времени в этих графах определяет простой локомотива на станционных путях.

"Время сдачи локомотива" (графа 6) не всегда совпадает с "Временем конца работы" (графа 7) локомотивной бригады, так как данные в графах 6 и 7 должны отличаться на величину нормы накладного времени. При отклонении от нормы в разделе 6 - "Примечания" отмечаются причины. При смене локомотивных бригад на выделенных станциях маневровой работы возможно, что временные показатели графы 6 однозначны графе 7.

Время работы локомотива определяется от момента сдачи локомотива предыдущей бригадой (графы 3, 8 и 9) к сдаче локомотива следующей бригадой (графа 6).

Все маршруты машиниста по локомотивам, МВПС и дизель-поездам должны быть последовательно подстыкованы по датам и времени их сдачи с обязательным жестким контролем между ними.

Время работы локомотивных бригад это интервал времени, который определяется как разница между графами 7 и 1 с учетом перехода операций через астрономические сутки.

Графу 10 “Среднесуточная температура воздуха” заполняет дежурный по депо (нарядчик) для контроля за расходом электроэнергии на отопление пассажирских и пригородных поездов, расходами топлива на горячий прогрев локомотивов (тепловозов и дизель поездов), а также влияния на величину переводного коэффициента горюче-смазочных материалов из литров в килограммы.

Графа 11 “Переотдых локомотивной бригады” в АСУ ЛОКБРИГ рассчитывается программно и временно вводится для действующих систем ИОММ.

Время отдыха бригады определяется как разница между временем следующей явки и концом работы.

В случае непредоставления (отсутствия) отдыха полностью или частично дежурный по оборотному депо обязан сделать запись о причине непредоставления отдыха в разделе 6 - "Примечания".

При возврате локомотивной бригады на другом локомотиве с пункта оборота заполняется второй ММ, где время явки локомотивной бригады (графа 1) должно быть равнозначным времени конца работы предыдущего маршрута машиниста (графа 7).

При автоматизированном формировании ММ данные раздела автоматически формируются при поездке “ТУДА” через АРМы дежурного и нарядника за исключением графы 6, 7, которые заполняются по прибытию в оборотном депо.

Раздел 4. Ведомость о ТПС, выполняющих работу в различных соединениях

Раздел заполняет дежурный или другой ответственный работник станции, если работа по подталкиванию, двойной тяге, пересылке начинается со станции. В случае, если локомотивы начинают эту работу по ходу поезда или на тех станциях, где остановка поезда не позволяет дежурному по станции сделать записи в ММ, раздел заполняет машинист по информации предоставленной дежурным по станции полученной по радиосвязи.

При этом нужно иметь в виду, что у ММ бригады ведущего (главного) локомотива должны быть предоставлены сведения о вспомогательных локомотивах, а у ММ вспомогательных локомотивов - сведения о ведущем локомотиве.

Эти записи ведутся согласно кодам следования. Коды следования локомотива предоставлены в Приложении № 1.

При двойной тяге учитывается работа вспомогательных локомотивов, которые следуют после головного локомотива и ими управляют самостоятельные локомотивные бригады. У ММ ведущего/(вспомогательных) локомотива указываются серии, номера вспомогательных/(ведущего)

локомотивов, начальные и конечные станции их работы (графа 5 и графа 6), которые соответствуют порядковым номерам записей об операциях локомотива по станциям или “Километрам с пикетами” раздела 7.

При подталкивании в маршруте машиниста ведущего локомотива указывается серия, номер локомотива толкача, начальный - конечный пункты подталкивания, (граф 5, 6) или соответствующие им порядковые номера информационных записей раздела 7. А в ММ вспомогательного локомотива (толкача) аналогичные записи только с указанием серии и номера ведущего локомотива.

В случаях, если локомотив с бригадой пересылается или следует в составе поезда без участия в его ведении, ММ на эту бригаду оформляется как на одиночное следование этого номера поезда. В ММ ведущего локомотива отмечается серия, номер, обозначение секции, код следования, номера записей из раздела 7, в которых определены операции прицепки и отцепки таких локомотивов для получения права увеличения затрат топлива.

Пересылка локомотива с частичным участием ведения поезда (выполнения двойной тяги, которая выполняется не на всей длине тягового плеча, а только на перегонах с критическими подъемами) считается работой в двойной тяге.

Если локомотив следует с поездом, к которому прицеплено несколько локомотивов эксплуатируемого парка без бригад, заполняется один ММ на бригаду ведущего локомотива с записью данных бортовых журналов локомотивов формы ТУ-152 - дата и время их сдачи предыдущей бригадой.

Пересылка сцепленных локомотивов резервом, как ведущего, так и пересылаемых локомотивов относится к одиночному следованию последнего выполненного движения по предыдущему маршруту(ах).

Вес пересылаемых локомотивов, к весу брутто поезда не включается. Право на расход электроэнергии и топлива для ведущего локомотива должно быть увеличено на величину пробега локомотива одиночного следования и отнесены на тот вид движения, который выполнялся локомотивом по последнему закрытому ММ.

При автоматизированном формировании ММ данные раздела (кроме граф 5, 6) формируются автоматически.

При работе МВПС, дизель-поездов, которые соединены не по стандартно принятой последовательности нумерации вагонов в составе поезда, машинист должен перенести пономерной состав вагонов поезда с обозначениями секций в том порядке, как он описан в бортовом журнале формы ТУ-152.

Раздел 5. Ведомость о расходах электроэнергии и горюче-смазочных материалов

Раздел в ММ представлен отдельными тремя блоками:

- Первый - сведения расходов электрической энергии на электровозах и электропоездах;

- Второй - сведения расхода горюче-смазочных материалов на тепловозах, дизель-поездах и паровозах;
- Третий-сведения расхода электрической энергии и топлива на границах железных дорог, изменения топливных участков с различным движением, поездки по обороту с различными видами движения.

Все сведения заполняются по показаниям:

- электросчетчиков в единицах (в целых числах);
- дизельного топлива, масла - в литрах.

Для перевода из литров в килограммы показателей замеров дизельного топлива и масла указывается удельный вес переводных коэффициентов (графы 8, 17) в зависимости от температуры воздуха согласно ГОСТУ 3900-85 (СТ СЭВ 6754-89) "Нефть и нефтепродукты. Методы определения плотности".

Номера строк записей соответствуют кодам секций электровозов или тепловозов.

Для паровозов уголь, топочный мазут - в килограммах заполняется в графах тепловозов.

Для моторных вагонов дизель-поездов, электропоездов показания топливных баков, электросчетчиков записываются в той последовательности, в которой приведены записи в бортовом журнале формы ТУ-152.

В графах "Принято от предыдущей бригады" (графа 2), "Принято в начале поездки" (графа 4) при приемке локомотива в депо записи выполняет дежурный по депо, а при смене бригад на путях - соответствующими записями в своих ММ из бортового журнала локомотива формы ТУ-152 (смотри Раздел 3) выполняет локомотивная бригада.

При одновременной смене локомотивных бригад на путях показания в ММ бригады, сдающей локомотив "Сдача после поездки" (графа 4) должна равняться данным "Принято от предыдущей бригады" (графа 2) бригады, которая принимает локомотив или поезд.

При приеме локомотива машинистом после простоя его в депо или после проведения экипировочных работ, дежурный по депо заполняет формы ТХУ-5 (графа 2) ММ принимающей бригады (данные формы ТУ-152 и ТХУ-5 должны быть идентичными с данными ММ).

В ММ разница топлива между "Принято от предыдущей бригады" (графа 2) и "Принято в начале поездки" (графа 4) признает расход топлива на горячий простой в депо или на станциях без локомотивной бригады, в том числе с расходом на горячий прогрев, а именно:

- в депо, когда время прохода КП не равно нулю (раздел 3);
- на станции, когда время прохода КП равно нулю (раздел 3).

В графе "Сдача после поездки" (графа 5) заносятся снятые показатели электросчетчиков или количество топлива после завершения работы. Это количество дежурный по депо заносит в книгу формы ТХУ-5.

Записи о количестве принятого и сданного топлива, а также показатели электросчетчиков подтверждаются подписями лиц, производящих приемку и сдачу.

Графа "Код схемы соединения" (графа 5) характеризует схему включения электросчетчиков отопления и рекуперации. Код имеет двухзначную размерность, где:

- первый знак - электрический счетчик на отопление;
- второй знак - электрический счетчик для рекуперации.

Шифры схем соединений предоставлены в Приложении №2.

Для электровозов, не имеющих электрических счетчиков отопления, а только рекуперации, код схемы может принимать значение 1 или 2.

При заправке горюче-смазочными материалами тепловозов, дизель-поездов (паровозов) на топливных складах машинист (экипировочная бригада) производит замеры с записью в графу 11 остатков дизельного топлива в топливных баках. Наименование марки топлива, масла и его количества при наборе заполняют работники складов топлива при заправке локомотивов в присутствии локомотивных бригад с отметкой в ММ:

- номера состав;
- номеров суточных ведомостей;
- даты набора;
- температуры воздуха;
- величину удельных переводных коэффициентов из литров в килограммы.

Эти показатели должны быть перенесены и подтверждены подписями в бортовом журнале формы ТУ-152 и соответствовать суточным записям в ведомостях топливных складов (ФМУ-№23, ФМУ-№24).

В графе "Снят по Акту" (графа 7) указывается количество топлива, слитого с тепловоза для нужд депо, использованного на реостатных испытаниях, передачи с одного тепловоза (дизель-поезда) на второй. Этот расход топлива обязательно оформляется "Актом", один экземпляр которого прилагается к маршруту. Количество "Снят по Акту" топлива записывается в маршрут машиниста дежурный по депо и подтверждает подписью.

В исключительных случаях передача топлива по "АКТУ" с одного тепловоза на второй подтверждается подписями машинистов. Первый в своем ММ (графа 7) записывает количество топлива переданного с соответствующей отметкой в разделе 6 - "Примечания", второй в своем ММ отмечает то же количество в (графе 6) "Набор" с соответствующей отметкой в разделе 6 - "Примечания".

Если по ММ при работе на тепловозе или дизель-поезде был проведен набор топлива, и слив топлива при выполнении поездной работы с оформлением этой операции "Актом" расчет расходов:

- топлива на горячий простой без локомотивной бригады $A_{на пр.} = (гр. 2-гр. 4)$;
- топлива при простое на прогрев локомотива $A_{прогр.} = (гр. 2-гр. 3)$;
- топлива на тягу поезда $A_{тяги} = (гр. 4 + гр. 6-гр. 7) - гр. 5$.

Единица измерения по контролю за последовательностью и соответствием значений данных горюче-смазочных материалов между маршрутами машиниста выполняется в литрах.

Раздел 6. Примечания

Раздел предназначен для отмены программного контроля по маршруту машиниста при различных непредвиденных отклонениях и случаях, которые возможны при работе локомотивов и бригад, так как не все случаи работы ТПС возможно спрогнозировать и зафиксировать в маршруте машиниста.

Перечень основных отметок даны в Приложении №3, а при дальнейшей эксплуатации возможно их дополнение. Все записи обязательно должны подтверждаться подписями лиц, ответственных за достоверность отражения выполненных действий. При сдаче ММ в депо дежурный по депо или нарядчик обязаны подтвердить полноту записей всех разделов.

Раздел 7. Ведомость о ходе, весе, составе поезда и выделенной маневровой работе на станциях при смешанной работе

Данный раздел является одним из основных в маршруте машиниста, так как в нем отражены все данные о событиях при движении и время их выполнения (время отправления и проследования станций, данные по подвижному составу и их исполнение, вес и номер поезда).

Время отправления поезда с начальной станции определяется диспетчерским аппаратом. Дежурный по станции (парку) или другой ответственный работник станции должен обязательно подтвердить указанные данные подписью и штемпелем станции отправления.

Время проследования, проведения маневровой работы, прибытия на конечную станцию, изменения в составе поезда, ситуации, которые возникают с поездом на перегонах во время движения машинист обязан отмечать в ММ. Эти данные не должны иметь расхождения с данными журналов учета движения поездов дежурного по станции и данными ленты скоростемера.

В случае выполнения выделенной маневровой работы на промежуточных станциях с последующей сменой номера поезда (вида движения) дежурный по станции обязан отметить в ММ и подтвердить подписью и штемпелем станции.

Непредвиденные, вынужденные остановки на перегонах и простой на светофорах станций фиксируются записью машиниста в соответствующих графах "Километр с пикетом" и "Прибытие" и "Отправление" (графы 4, 5). Характер причин будет отмечаться в главе 6 - "Примечания".

Сведения о проследовании отдельных пунктов, что является границей участков железных дорог и соседних железных дорог без остановок, желательно отмечать в графе 4 "Прибытие" для точного, а не пропорционального распределения локомотиво-часов и бригадо-часов.

По пассажирским и пригородным поездам, которые следуют по расписанию, отметка о фактическом времени прибытия и отправления на промежуточных станциях не производится за исключением непредвиденных (вынужденных) отклонений от расписания и особых причин.

Графы 4-11 используются для отображения:

– поездной работы;

– выделенной маневровой работы на станциях, а также при смешанной работе с различными видами маневровой и хозяйственной работы.

Графы, начиная с 12-ой и т.д. используются для поездной работы.

При выполнении поездной работы в графе "Поездные маневры" (графа 6) машинист или дежурный по станции отмечает время, затраченное на маневры локомотивом на начальной, промежуточной или конечной станциях. Это время относится на вид движения, который определяется номером поезда. Время начала проведения поездных маневров указывается в графе 4, а время завершения - в графе 5.

Графа 7 "Простой у входных запрещающих светофорах" введена временно и в АСУ ЛОКБРИГ на данном этапе не заполняется. Предусмотрена, чтобы не нарушать структуру формы ТУЗ-ВЦЭ маршрута машиниста действующей АС ИОММ.

Машинист заносит в ММ в графы 8-30 показатели о весе (брутто, нетто) поезда и его состав после принятия пакета документов на поезд и "Справки о поезде", составленной как вручную, так и предоставленную через АСУ грузовых перевозок. При автоматизированном формировании ММ данные раздела при отправлении поезда с начальной станции автоматически формируются за исключением показателей граф 4-7.

Возможен подбор состава поезда с поездной модели по его номеру и индексу, обеспечивающему ведение ЭММ.

Пригородным, сборным, передаточным, вывозным, диспетчерским и хозяйственным поездам присваивается соответствующая им поездная нумерация независимо от количества вагонов. При одиночном (резервном) следовании локомотивов от ускоренных, сквозных и участковых грузовых поездов и с прицеплением в них до 10 физических вагонов (не более 40-осей) не учитывать как поезд. Независимо от этого все количественные показатели (локомотиво-часа, брутто, нетто и т.д.) относятся к грузовому движению поездов.

В графе 2 "Название станции, Километры с пикетом" ставится штемпель станции с четким оттиском или вписывается название пункта остановки ("Километр с пикетом"). Если между двумя конечными пунктами участка существует обводной путь или существует несколько параллельных ходов через различные отдельные пункты, то при прослеживании локомотива без остановок необходимо указать любую промежуточную станцию на этом участке или "Километр с пикетом".

В графе 29 "Недействующие локомотивы, механизмы" указывается наличие в составе поезда количество локомотивов эксплуатируемого парка (электровозов, тепловозов, секций, паровозов, тендеров, автомотрис), а также вагонов-механизмов (экскаваторов, подъемных кранов, бамперов, стругов, перегружателей, снегоочистителей, снегоуборочных машин и прицепов к ним и других), специальных вагонов, рефрижераторных поездов и секций (дизель-электростанций и машинных отделений) - грузовых вагонов нерабочего парка и вагонов, следующих на своих осях в физических единицах. Весь подвижной

состав включен в натуральный лист формы ДУ-1 должен перевозиться по перевозочным документам.

При использовании поездного локомотива на других видах работ, кроме локомотивов внесенных в ММ таких, как дезинфекция и промывка вагонов, снабжения водой и прогрев составов пассажирских поездов, подогрев цистерн, тушение пожаров и других, относятся к другой маневровой работе.

При работе локомотивов в двойной тяге в разделе 7 ММ бригады вспомогательного локомотива вносятся данные о времени следования и маневров (в случае их проведения): номер поезда, пункты проследования, состав поезда в осях и вес поезда брутто. В эти ММ вес нетто и состав поезда в вагонах не вносятся. Вместо этого в графах состава поезда производится запись "Двойной тягой".

Если локомотив с бригадой пересылается с поездом во избежание занятия перегона, то бригаде этого локомотива оформляется ММ с номером поезда на одиночное следование от поезда, с которым он следует, при условии, если бригада по прибытии на конечную станцию заканчивает работу. В случае продолжения бригадой работы на этом локомотиве одиночное следование в ММ оформляется на тот поезд, с которым будет продолжена работа. В ММ бригады ведущего локомотива в разделе 4 проводятся соответствующие записи серии, номера(ов) локомотива(ов), которые пересылаются. Это обеспечивает получение права на дополнительную норму расхода электроэнергии и топлива. Для действующей системы ИОММ в случае пересылки "сплотки" локомотивов без бригад с поездом в ММ бригады ведущего локомотива из журнала формы ТУ-152 в раздел 4 вносятся записи серии, номеров, даты и времени выполнения последней работы локомотивом, а в раздел 5 - показания топлива и счетчиков электроэнергии с последней записи в журнале.

В ММ бригады локомотива толкача в разделе 7 указывают время следования и маневров, если они проводились, номер поезда, выделенные номера толкачей, начальные и конечные пункты толкания, вес брутто и состав поезда в осях, который подталкивался. Также в графах 17-29 производится запись: "Подталкивал поезд при локомотиве серия..... №..... от станции..... до станции", а вес нетто и состав поезда, который подталкивался не указывается.

При использовании толкача на поездной работе графы раздела 7 ММ заполняют по установленному порядку для поездной работы. Все изменения при выполнении локомотивом(ами) смешанной работы (подталкивание, переход на одиночное следование, поездные маневры, выделенные на станциях или поездной работе) должны отмечаться в маршруте в соответствующих лентах с записью станции, времени, соответствующей нумерацией поездов, кодами хозяйственной и маневровой работы.

При выдачи маршрута машиниста локомотивной бригаде на работу локомотива на договорных основах дежурным по депо в обязательном порядке в верхней строке раздела 7 проставляется штампель "По договору" и делается запись названия предприятия (организации), для которой выполняется работа (ПЧ, ПМС, и т.п).

Работа локомотивов по этим договорам учитывается только в локомотиво-часах. Маршруты машиниста оформленные по договору относятся на выделенную хозяйственную работу станции, где территориально расположена данная организация. Тонно-километровая работа брутто, выполняемая по этим договорам, в отчетных оперативных и статистических формах не учитывается и не должна относиться на хозяйственные расходы локомотивных депо.

Графы "Индекс поезда" (31-33) используется для подбора состава поезда поезда модели при ведении ЭММ.

Графа 34 предназначена для подписи дежурного по станции или машиниста, подтверждающего сделанную запись в строке раздела 7.

Ведомость о выделенной маневровой и хозяйственной работе на станциях

Данный раздел заполняется при условии, что маневровая или хозяйственная работа выполняется в пределах станционных путей без выезда на перегон.

Время выполнения маневровой работы (начало и конец) определяется по моменту начала и окончания работ в часах и минутах. Это время заполняется дежурным по станции или другим ответственным лицом, предназначенного для этого начальником станции.

В пределах станции в зависимости от ее класса может быть несколько выделенных маневровых районов (парков) с соответствующими объемами работ, поэтому в Разделе 7 может быть столько же строк с одним и тем же кодом станции. В графах 6, 7 отмечаются:

- часы простоя под техническими операциями для обеспечения топливом, водой, песком, смазочными, осветительными, обтирочными и другими материалами очищения и омовения локомотива и прочее;
- простой локомотива в ожидании работы в том числе и с отдельным выделением времени простоя с выключенными двигателями.

В графе 8 "Шифр работы № парка" указывается "Мнемо" код работы с номером парка.

Графу 9 "Пробег в км." заполняет машинист по окончании работы по показаниям скоростемера, если на станции нормирование расхода топлива принято на один километр пробега. При сдельно-премиальной работе станции и при нормировании расхода топлива на один час проделанной работы отмечается "Процент выполненного нормативного задания" или "Нормативное задание, запланированное в физических переработанных вагонах" (физических единицах).

В графе 10 "Количество переработанных вагонов" указывается количество переработанных на станции в течение выделенного фактического времени вагонов в физических единицах, или процент выполнения нормы произведенного задания.

В графе 11 "Обед" проставляется время обеденного перерыва, если при выполнении работ это предусмотрено.

Графы 8-11 заполняет машинист или работник, назначенный для этого начальником станции. Правильность сделанных записей удостоверяется подписью дежурного по станции и штампом.

Раздел 8. Ведомость о работе автоматизированной системы локомотивной сигнализации (АЛСН) и работа участковых светофоров

Для того, чтобы зафиксировать несоответствие в показаниях АЛСН на главных ведущих секциях (кабинах) локомотивов с показаниями участковых светофоров на перегоне, в маршруте машиниста бригада отмечает разницу в показаниях. Делается запись “Километра и пикета” где выявлено расхождение показаний в графах 4, 5. При этом необходимо проставить соответствующие цвета при сбоях, то есть их фактические световые показания локомотивной АЛСН и участкового светофора.

При расшифровке в депо скоростемерной ленты оператор должен сверить данные расшифровки с записью в графе 4 маршрута машиниста. Данная информация будет использована для анализа отказов устройств, которые обеспечивают безопасность движения на железных дорогах.

Раздел 9. Предупреждение на ограничение скорости

В маршруте машиниста локомотива бригада должна фиксировать время проследования “Километра и пикета” начала ограничения скорости и километр с пикетом конца ограничения скорости до 15 км/час, от 15 до 25 км/час, от 25 до 40 км/час с определением причины.

Если поезд проследовал весь тяговый участок по главному пути, а в предупреждении формы ДУ-61 есть ограничения по боковым путям, отметки в маршруте не выполняются.

Этот раздел необходимо для дальнейшего анализа причин задержек, снижения участковой скорости, опозданий пассажирских и грузовых поездов, увеличения расхода топлива и электрической энергии на тягу.

Оформление и сдача маршрута машиниста

Выдача ММ локомотивной бригаде и его сдача производится в локомотивном депо их приписки.

При внедрении АСУ ЛОКБРИГ процесс обработки ММ автоматизируется, выполняется полный логический контроль и полный его расчет, проводится ведение ЭММ на уровне депо и уровне железной дороги, обеспечивается доступ к ним через сеть передачи данных с АРМ работников локомотивного депо с открытием функций в рамках выполнения ими производственных обязанностей.

В локомотивных депо ММ открываются на рабочих местах дежурного по депо или нарядника для выполнения работы локомотивных бригад по ведению грузовых и пассажирских поездов.

По завершению работы локомотивной бригадой независимо от депо ее приписки по пункту оборота производятся дополнения ЭММ данными о работе бригады с ММ.

Этот факт подтверждается расчетной квитанцией, которая предоставляется локомотивной бригаде.

Локомотивные бригады всех видов тяги сдают ММ в свои депо приписки независимо от того проводится поездка на локомотиве приписки своего депо или другого. В случае обработки ММ в пункте оборота он сдается вместе с расчетной квитанцией.

Машинисты, выполняющих сменную работу на маневровых, передаточных, диспетчерских локомотивов и толкачах, сдают маршруты в депо после окончания рабочей смены на станции депо приписки.

В случае отсутствия локомотивных депо (основных или оборотных) на станциях, где работают локомотивные бригады, а на станциях завершения ими работы имеющиеся информационные пункты подключены к передаче данных, то допускается передача информации с ММ в адрес ИСЦ железной дороги.

ММ на локомотивы, работающие на станциях и на промежуточных станциях где отсутствуют информационные пункты, пересылаются через дежурного по станции в депо приписки локомотивных бригад без задержки.

После сдачи локомотива машинист подписывает и сдает маршрут нарядчику или дежурному, которые проверяют правильность записей данных ММ.

При приемке маршрутов от локомотивных бригад осуществляется их визуальный контроль. При обнаружении ошибок в записях маршрута должностное лицо по депо (дежурный по депо или нарядчик) должен требовать от машиниста исправления неправильно сделанных записей.

Любые исправления в маршруте должны быть обязательно удостоверяться подписью лица, что их сделала.

Запрещается вносить в ММ всевозможные дополнения отсутствующих или делать исправления существующих данных без сравнения этих данных с первичными документами учета.

Дежурные по депо, начальники ТЧУ, нарядчики локомотивных бригад обязаны инструктировать и контролировать машинистов по правильному заполнению и оформлению маршрутов.

Ревизоры служб локомотивного хозяйства, экономического анализа, ревизоры отделов использования РС ИСЦ железной дороги, начальники депо, станций, ТЧУ обязаны обеспечивать контроль и инструктаж правильного заполнения, ведение и оформление маршрутов.

Хранение запасных бланков ММ в депо возлагается на главного бухгалтера, а текущие расходы – на нарядчика локомотивных бригад, которые ответственны как за сохранность ММ, так и за правильность их использования.

При автоматизации рабочих мест дежурного по депо, нарядчика характер работы группы учета может меняться.

Маршруты машиниста в депо должны сохраняться 3 года.

Коды следования локомотивов

0 - система многих единиц, сдвоение тепловозов мощностью 750 кс, соединение отдельных секций от различных номеров локомотивов, вагонов электропоездов, дизель-поездов;

1 - первый локомотив при двойной тяге (заполняется в ММ на второй локомотив, который следует в поезде за главным);

2 - второй локомотив при двойной тяге (заполняется в ММ на локомотив, который следует в голове поезда);

3 - первый локомотив при подталкивании (с головы) - заполняется в ММ, который работает на подталкивании - как сведения о главном локомотиве;

4 - подталкиватель в голове (в ММ главного локомотива заносятся сведения о локомотиве, который подталкивает с головы поезда);

5 - головной при пересылке с участием в ведении (заполняется в маршруте второго локомотива при пересылке);

6 - пересылка локомотива с бригадой, которая не принимает участия в ведении локомотива (заполняется в маршруте головного локомотива для получения права на повышенный расход электроэнергии и топлива);

7 - пересылка локомотива эксплуатационного парка без бригады (заполняется в маршруте головного локомотива);

8 - подталкиватель в хвосте (заполняется в маршруте головного локомотива при подталкивании его с хвоста);

9 - второй локомотив при пересылке с участием в ведении (заполняется в маршруте головного локомотива при пересылке);

10 - первый локомотив при подталкивании с хвоста (заполняется в маршруте локомотива, который выполняет работу на подталкивании с хвоста).

Коды схем включения электрических счетчиков отопления на рекуперации

Первый знак - электросчетчик отопления.

Второй знак - электросчетчик отопления, рекуперации.

01 - если при рекуперативном торможении главный электросчетчик работает на "-", то есть для определения фактического расхода электроэнергии достаточно показателя главного счетчика. Счетчик рекуперации показывает количество электрической энергии, которая возвращена в электрическую сеть;

02 - если при рекуперации главный счетчик заблокирован. В этом случае для определения фактического расхода нужно от показания главного счетчика вычесть показания счетчика рекуперации. Счетчик рекуперации, как и в первом случае, показывает количество возвращенной электроэнергии в электрическую сеть;

10 - рекуперации не было, но электрическая энергия использовалась для отопления пассажирских вагонов. Из показателей главного счетчика не вычитаются показатели счетчика отопления;

20 - то же самое, что 10, но с вычитанием показателей счетчиков отопления;

11 - от показателей главного счетчика не вычитаются показатели счетчиков отопления и рекуперации;

22 - то же самое, только вычитаются показатели счетчиков отопления и рекуперации;

12 - от показателей главного счетчика не вычитается показание счетчика на отопление, а показания счетчика рекуперации - вычитается;

21 - наоборот: отопление вычитается, а рекуперация - нет;

30 - к показателям главного счетчика нужно добавить показания счетчика отопления.

Название примечания, которые могут дополняться или изменяться

1. Предоставить премию за провоз пассажирского или пригородного поезда даже при его опоздании;
2. При нормировании затрат электроэнергии и топлива использовать увеличивающий коэффициент;
3. Норму расхода электроэнергии и топлива принять по фактическому расходу;
4. При оплате поездки применить увеличивающий процент тарифной ставки;
5. Фактические расходы топлива и электроэнергии, которые больше допустимых, принять к расчетам (на тягу, простой с бригадой, простой без бригады, на прогрев, на реостатні испытания);
6. Поездка по обороту, без отдыха для учета поправки накладного времени;
7. Не проверять на соответствие должностного признака и табельного номера;
8. Расчет зарплаты провести по часовой тарифной ставке;
9. Расчет провести почасово, но по тарифу сдельно-премиальной системы;
10. Поездка, которая проводится в период "Окна", должен применяться дополнительный процент накладного времени в движении;
11. Нарушение режима работы локомотивной бригады по приказу ДН;
12. Часть или вся поездка машиниста производилась в объявленный выходной день;
13. Тоже самое для помощника машиниста;
14. Проводилась отцепка прицепного вагона от электро- и дизель-поезда;
15. Проводилась прицепка отцепленного вагона от электро- и дизель-поезда;
16. Признак применения электроотопления пассажирского или пригородного поезда, количество вагонов с отоплением;
17. Участие бригады в ремонте локомотива;
18. Бесплатная поездка машиниста;
19. Бесплатная поездка помощника машиниста;
20. Бесплатная поездка 3-го лица;
21. Поезд пассажирский, пригородный едет не по расписанию, не по своему маршруту;
22. Работа по договору;
23. Табельный номер 4-го человека;
24. Нарушение режима работы бригады, причина нарушения.
25. Электровоз используется в тяге электропоезда (вагоны электропоезда используются как вагоны с пассажирами);
26. Электровоз используется в тяге дизель-поезда;
27. Тепловоз используется в тяге электропоезда;
28. Тепловоз используется в тяге дизель-поезда;
29. Применить коэффициент времени на дополнительный расход дизельного топлива у дизеля на отопление и освещение вагонов;

30. Код причины остановок на станциях и на поездных участках;
31. Простой без бригад с включенными двигателями у тепловозов, дизель-поездов;
32. Количество израсходованного дизельного топлива на ТО-2;
33. Нарушение переотдыха локомотивной бригады в оборотном депо, причины нарушений;
34. Количество отопительных вагонов в пассажирском движении;
35. Время простоя с бригадой с отключенными двигателями в тепловозов, дизель-поездов;
36. Передача дизельного топлива по "Акту" с одного тепловоза на другой;
37. Набор дизельного топлива по "Акту" с тепловоза.